Aachen. Stadtbibl. 4

Die Wehrmacht

HERAUSGEGEBEN VOM OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

7. Jahrgang · Nummer 1 · Berlin, den 1. Januar 1943
Einzelpreis 25 Rpf u. Bestellgeld · Erscheint vierzehntäglich

Aus d. Landesbibl. Heidelberg

Am 12. Januar begeht Reichsmarschall
Hermann Göring
seinen 50. Geburtstag
PK-Aufnahme: Kriegsberichter Eitel Lange

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0001

gefördert durch
Baden-Württemberg

Front in der Abwehr

Die Aufmarschvorbereitungen der Sowjets, ihre Nachschubstraßen, Munitions- und Treibstofflager waren schon wochenlang vor Beginn ihrer Offensive dem verheerenden Bombenhagel der deutschen Kampfflugzeuge ausgesetzt

Neben den Trümmern abgeschossener Sowjetpanzer hält die deutsche Infanterie das Grabensystem ihres Stützpunktes weiterhin fest in der Hand

Abwehrkämpfe im Mittelabschnitt

Ende November begannen die Sowjets ihre diesjährige, von der deutschen Führung lange erwartete Winteroffensive. Auf breiter Front und unter Einsatz ungeheurer Materialmassen wurde dieser Großangriff der Sowjets, dessen Schwerpunkte westlich Toropez und südwestlich Kalinin liegen, begonnen. Durch Umgruppierung und Verstärkung der Zahl der panzerbrechenden Waffen konnte die Führung und die Front diesem vorausgesehenen Angriff begegnen, so daß den Sowjets jeder entscheidende Erfolg versagt blieb.

Im ersten Ansturm war einzelnen Sowjetpanzern der Einbruch in die deutsche Hauptkampflinie gelungen. Panzervernichtungs-Trupps haben diese Stahlkolosse niedergekämpft. Während der schweren Abwehrkämpfe wurden im Bereich einer einzigen Armee in knapp drei Wochen 1568 Panzer vernichtet

Panzergrenadiere haben sich auf der Hochfläche vor Ordshonikidse, dem wichtigen kaukasischen Verkehrszentrum, in Erwartung des sowjetischen Angriffs eingegraben. Die Grenadiere sind mit dem einförmigen Braun des Steppenbodens fast bis zur Unsichtbarkeit verschmolzen

Gegenangriffe im Südabschnitt

Die Georgische Heerstraße, die einzige im Winter offene Paßstraße über den Kaukasus zwischen Ordshonikidse und Tiflis, wird immer wieder durch heftige Gegenangriffe deutscher Verbände bedroht. Vergeblich versuchten die Sowjets durch Heranführen starker Reserven diese Bedrohung abzuwenden. Deutsche Tiefflieger und Artillerie zerschlugen aber die Sowjets in der Bereitstellung, so daß der Angriff weit vor den deutschen Linien zusammenbrach

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Kraayvanger (2, Sch), Meyer-Noelle (5, Sch) — Deutsche Wochenschau (1)

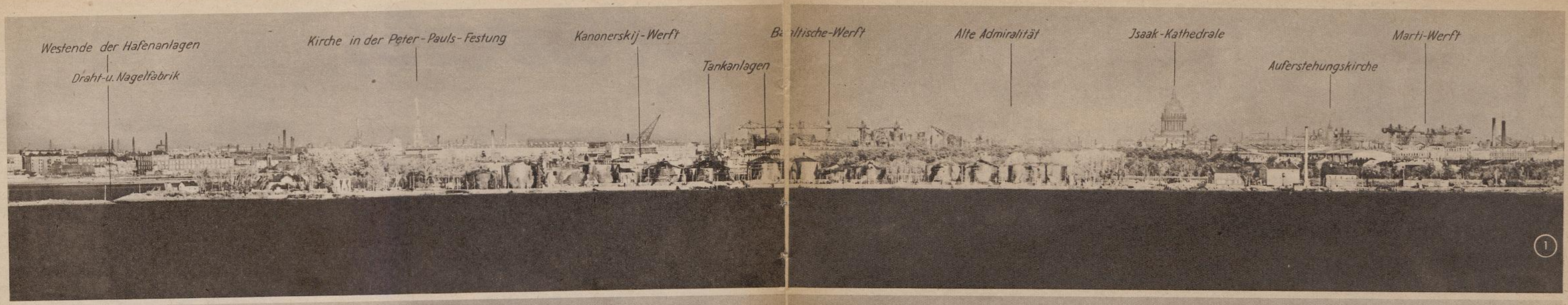
Im Nahkampf werden die sowjetischen Widerstandsnester und Feldstellungen nach und nach von den Panzergrenadieren ausgehoben und niedergekämpft. Immer mehr Sowjets kommen mit erhobenen Händen aus ihren Verstecken heraus

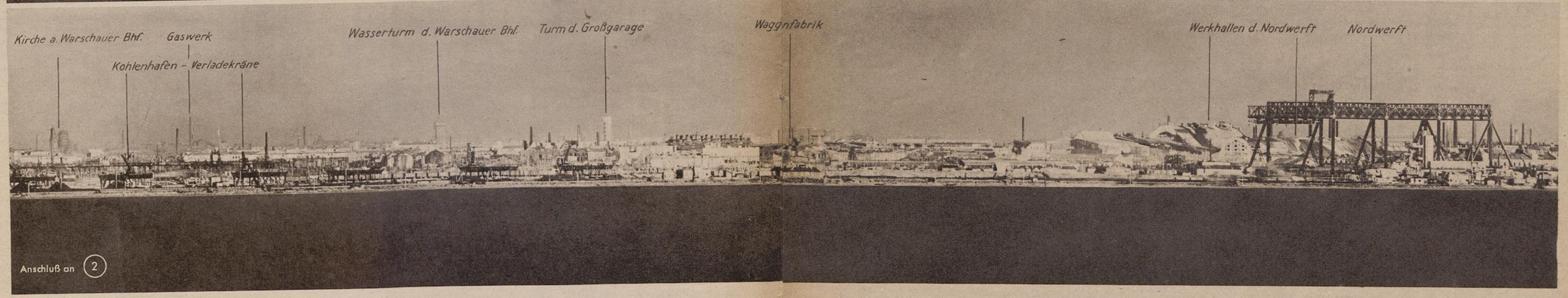
Der durch die Regenfälle der vergangenen Tage völlig verschlammte sowjetische Panzergraben ist im Sturm genommen worden. Die Verbände sammeln sich hinter seinen schützenden Mauern. — Links: Der von den Sowjets eingesetzte Panzerzug, der die deutschen Verbände in der Flanke bedrohte, ist durch Pak restlos zerschlagen worden. — Unten: An den Ufern eines Wildbachs entlang stößt die Infanterie weiter dem Gegner nach

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0002

gefördert durch
Baden-Württemberg





Leningrad – heute!

Von Kriegsberichter Heinz Diestelmann

In Nummer 25 der „Wehrmacht" wurde von dem einzigen, äußerst umständlichen Versorgungsweg, der Leningrad über den Ladoga-See im Osten noch geblieben ist, berichtet. Der nachfolgende Bericht vervollständigt jene Ausführungen und stellt im Westen mit der Panorama-Aufnahme treffend die völlige Stillegung und Verödung des einstmals so regen Schiffsverkehrs dar.

Einige Kilometer hinter Krasnogwardeisk, der letzten Bahnstation vor Leningrad, fällt die breite, von den Deutschen gut ausgebaute Rollbahn nach Leningrad steil ab und gibt den Blick auf die Stadt an der Newa frei. Wie in eine große, aber flache Mulde eingebettet liegt sie da, die einstmalige mächtige Metropole des Zarenreiches. Ein Anblick, den wohl kein Deutscher und auch keiner der vielen ihm verbündeten Soldaten, ganz gleich, ob es Spanier oder Dänen, Norweger oder Wallonen, Letten, Esten oder andere sind, die die Festung sahen, je vergessen werden. Man möchte das Bild länger betrachten, wenn der Krieg den Menschen nicht sofort in die rauhe Wirklichkeit zurückrufen würde. Das verschärfte Tempo erinnert daran, daß dazu keine Zeit ist. Denn genau so, wie wir hier Leningrad liegen sehen, hat der Feind Einsicht zu uns herüber. Und die zahlreichen Granattrichter daneben, die Ruinenfelder links und rechts künden von den Feuerüberfällen der sowjetischen Festungsartillerie auf diesen Straßenteil. Nur eilige Melder fahren hier. Der deutsche Nachschub selbst nimmt seinen Weg über vom Feind nicht einzusehende Umgehungsstraßen. Hier zieht sich durch ausgedehnte Grabensysteme, durch zerstörte Dörfer und zersplitterte Gehölze, durch zahllose Häuser und durch aus der Zarenzeit stammende Schloßruinen die stehende, unsichtbare deutsche Front entlang.

Überall haben die weiter hinten stehenden leichten und schweren Batterien ihre vorgeschobenen Beobachter und ihre B-Stellen. Noch dichter holen ihre Scherenfernrohre die Stadt heran. Langsam drehen sich die beiden Ausblicke des Instrumentes vom äußersten Westen nach Osten und bieten dem Auge das obenstehende, mit der Fernkamera aufgenommene Panoramabild. Glasklar, in aller Deutlichkeit und Eindringlichkeit hebt sich die Silhouette der von Zar Peter dem Großen im Jahre 1703 gegründeten und zur Residenz eines Riesenreiches erhobenen Stadt hinter der Kronstädter Bucht vom tiefblauen Wasser ab. Ein phantastischer, überwältigender Anblick: Ein nur scheinbar unzerstörtes Häusermeer, aus dem die vielen Türme, Kuppeln, Hochbauten, Hallen und Schornsteine der Industrien herausragen. Bei aller Klarheit der Sicht macht Leningrad bei Tage einen völlig toten Eindruck. Nichts regt sich. Kein Mensch, kein Tier läßt sich blicken. Nur weit im Hinterland sieht man für Sekunden einen Zug zwischen zwei Erhebungen vorbeihuschen. Allein im Schutze der Nacht lebt die Stadt etwas auf, machen die Menschen ihre notwendigsten Besorgungen. Leer ist der Hafen. Nicht ein einziges Schiff weit und breit. Das Leben in den Werften ist tot. Hafenanlagen liegen verwaist. Sämtliche mit Tarnfarbe überschmierten Ölbehälter der Tankanlagen im Westhafen sind von Granaten zersiebt. Die Stadt hat unter der Wirkung der deutschen Artillerie und Luftwaffe stark gelitten. Die Zerstörungen sind auf unseren Infrarot-Aufnahmen schwer zu erkennen, da bei Aufnahmen dieser Art aus weiter Entfernung breite Räume optisch eng zusammengeschoben werden. Der Kohlenhafen, die Werkhallen der Nordwerft sind ausgebrannt, Fensterscheiben zertrümmert. Nur die Mauern und die Krananlagen stehen noch und strecken ihre schwarzen Pfeiler in die Luft.

Das Hafengelände verbirgt die Paläste, Kirchen und alten Prachtbauten im Innern der Stadt. Nur ihre Kuppeln und Türme sind deutlich zu erkennen. Im Westteil läßt der Kirchturm der Peter-Paul-Festung dieses gewaltige Bauwerk nur ahnen. Vom Feuer verschont blieb aber das Wahrzeichen Leningrads, die Isaak-Kathedrale mit ihrer im Sonnenschein weit leuchtenden und das Stadtbild beherrschenden, goldenen Kuppel, und auch die Kasan-Kirche, sowie die kulturhistorischen Bauwerke, die weit im Hintergrund zu erkennen und auf dem Panorama kenntlich gemacht sind. Schornsteine rauchen nicht mehr; wo sie noch stehen, sind ihre Fabrikanlagen und die großen Textil-, Leder-, Porzellan-, Eisen- und Stahlindustrien zerstört, so weit das Auge reicht. Und es reicht sehr weit! Es sieht herab auf eine langsam aber sicher sterbende Stadt.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0003
gefördert durch Baden-Württemberg

„WESTFRONT" NORDAFRIKA

Von Kriegsberichter Dr. Hans Feitl

Vor einer Kakteenhecke ist eine Batterie schwerer Flak aufgefahren und nimmt die anrollenden amerikanischen Panzer in direktem Beschuß unter Feuer

Nach schwerer Vorbereitung durch Artillerie und Stukas ist die deutsche Infanterie in Tebourba eingedrungen, und in heftigen Straßenkämpfen wird Haus um Haus dem sich zäh verteidigenden Gegner entrissen. Vier Tage währte der Kampf, aber der schwungvoll vorgetragene Angriff der deutschen Truppen führte letzten Endes zur Vernichtung des Gegners

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Dr. Hans Feitl (6), Gert Habedanck (1)

Unten: Hier war die erste deutsche Brückenkopfstellung um Biserta. Am Horizont heben sich noch erkennbar die Umrisse des Tell-Atlasgebirges ab. Hier fanden auf den gut angelegten, aber kurvenreichen Bergstraßen die ersten Begegnungsgefechte mit englischen Vorausabteilungen statt. Ganz links erkennt man den Dschebbel Achkel, der mit seinen großen Marmorbrüchen Privatbesitz des Bey von Tunis ist. Dahinter liegen die Städtchen Mateur und Tebourba, das eine Reihe von Tagen im Besitz des Gegners war. Im Vordergrund der weite, sumpfige Achkel-See, dessen Umfang und Tiefe mit den Jahreszeiten wechselt. Das Klima ist hier im regnerischen Winter frisch und angenehm. Im Sommer ist die Gegend heiß und berüchtigt als Brutherd der Malariamücken. — Rechts die weiße Kuppel einer kleinen mohammedanischen Bergkapelle

Bilder rechts und unten: Die Rückzugsstraße der Yankees: Die englischen und amerikanischen Kolonnen hatten versucht, ihre in Tebourba eingeschlossenen Verbände zu entsetzen. Tagelang lagen sie im Feuer angreifender deutscher Zerstörerflugzeuge und Panzer. Das Ergebnis war die Vernichtung oder Erbeutung von 55 Feindpanzern, 41 Geschützen aller Kaliber, 40 Granatwerfern, 374 Kraftfahrzeugen und zahlreicher schwerer und leichter Infanteriewaffen. Dazu kamen schwerste blutige Verluste des Gegners und die Gefangennahme von etwa 800 Engländern und Amerikanern

Aus den Bergen Algeriens kommend, hatten sich die anglo-amerikanischen Truppen trotz ihrer Übermacht nur vorsichtig und zögernd an die vorgeschobenen deutschen Linien im tunesischen Raume herangetastet. Bei Tebourba kam es zum ersten größeren Zusammenstoß zwischen starken gemischten motorisierten Verbänden der Engländer und Amerikaner und den Achsentruppen. Tebourba ist einer der wichtigsten strategischen Punkte der deutschen Front in Tunesien, denn dort schneiden sich die Eisenbahnlinien und Straßen von Constantine nach Tunis mit den von Tabarca und Biserta kommenden. In mehrtägigen, harten Kämpfen wurde Tebourba von den Deutschen genommen, und das erste Treffen endete für den Gegner mit großen Material- und Menschenverlusten. An der von den Alliierten nach Nordafrika verschobenen „Westfront" waren sie beim ersten Zusammenstoß geworfen worden

Oben: Mit Zerstörerflugzeugen versuchten die Amerikaner ihre bereits angeschlagenen Verbände freizukämpfen. Unsere Flak schoß mehrere „Boston"-Zerstörer herunter — Unten: Dem fliehenden Feinde nach. Fehlende Lkw werden durch arabische Eselkarren ersetzt

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0004

gefördert durch
Baden-Württemberg

DIE ANDERE SEITE

BEGEGNUNG MIT TOMMIES UND YANKEES

VON KRIEGSBERICHTER GERT HABEDANCK

In der letzten Nummer brachte „Die Wehrmacht" Schilderungen des Kriegsberichters Gert Habedanck vom tunesischen Kriegsschauplatz. In folgendem Bericht gibt er seine Eindrücke über die Begegnung mit den ersten englischen und amerikanischen Gefangenen wieder. Gleichzeitig werden hierbei zum ersten Male Aussagen aus erbeuteten Befehlen der feindlichen Invasionsarmee veröffentlicht.

PK. Die ersten Tage der Ungewißheit sind vorüber. Es war die nervenspannende Zeit, in der nur der Rundfunk und ungewisse Gerüchte über den Feind informierten. Wir wußten, daß seine Geleitzüge in den nordafrikanischen Häfen einliefen, daß er Truppen und Material in großen Mengen auslud. Wir wußten aber nicht, was er plante und wo er stand. Die Straßen und Wege Tunesiens kannten wir nur von der Karte her. Aber die Karten hier sind unzuverlässig. In den letzten Jahren ist mancher unbedeutende Gebirgsweg zu einer guten Verkehrsstraße ausgebaut worden.

Wir sandten Spähtrupps aus, sobald die ersten deutschen Soldaten aus den Maschinen geklettert waren, aber wir konnten nicht jeden Weg erkunden oder gar sichern. Und so waren wir in der ersten Woche Tag und Nacht darauf gefaßt, daß der Feind eines schönen Morgens vor unseren Zelten stehen würde. Inzwischen hat sich die Lage geklärt. Seit Wochen stehen unsere vorgeworfenen Verbände im Kampf mit englischen Infanteristen und amerikanischen Panzern. Eine Front ist entstanden. Tunesien ist in zwei Abschnitte geteilt. Süden, Mitte und Nordosten haben wir, den Nordwestrand hat der Feind besetzt. Auf allen Straßen hört man nun das rollende Echo des Artilleriefeuers von den Felswänden widerhallen.

Auch den Feind kennen wir nun von Angesicht zu Angesicht. Der Schleier des Geheimnisses ist zerrissen. Wir haben seine zerschossenen Panzer gesehen, wir haben seine massierten Bombenangriffe erlebt und wir haben nun auch Tommies und Yankees als Gefangene kennengelernt. Wir sind uns klar über den Ernst der Lage und über die Bedeutung unserer Front, denn wir haben in einem der ersten Gefechte die erlassenen Tagesbefehle erbeutet. Sie lauten:

Tagesbefehl des Oberbefehlshabers der alliierten Streitkräfte, des amerikanischen Generals Eisenhower:

„Zum erstenmal in der Geschichte haben England und die Vereinigten Staaten zusammen einen Kriegszug vorbereitet und nach Übersee gesandt, um unter einem gemeinsamen Oberbefehlshaber einen gemeinsamen Feind zu bekämpfen. Unser Ziel ist, zusammen mit unseren kühnen Kampfgenossen in Ägypten alle Achsenstreitkräfte aus Nordafrika zu vertreiben und unsere alten Freunde, die Franzosen, sowie andere Bewohner Nordafrikas von der Sklaverei der Achsenmächte zu befreien . . . .

Dwight P. Eisenhower,
Generalleutnant, U. S. Armee, Oberbefehlshaber."

Hierzu kann man wohl sagen, daß die Sklaverei des bisher unbesetzten Französisch-Nordafrika wohl nur in der amerikanischen Phantasie bestand.

In einem geheimen Befehl der 1. Armee heißt es weiter:

„Der Krieg im Mittelmeer ist nun in ein Stadium getreten, wo wir ihn beenden oder uns zurückziehen müssen. Wir können nicht ewig die Belastung unserer Flotte aushalten, wenn sie bei der Versorgung Maltas durch ein Höllenfeuer von Bomben und Torpedos muß und wenn sie eine gewaltige Armee im Mittleren Osten nur auf dem 10 000-Meilen-Weg um das Kap der Guten Hoffnung versorgen soll. Dieser Engpaß muß beseitigt werden, denn die Aufgabe des Mittelmeeres ist undenkbar. Mit der Eroberung Tunesiens stellen wir eine zweite Front gegen Rommel auf. Zwischen den zusammenwirkenden verbündeten Streitkräften wird er wohl kaum einer völligen Vernichtung entgehen. Mit der Südküste des Mittelmeers in unseren Händen können wir wieder unsere Schiffe durch das Mittelmeer schicken. Italien wird dann für so starke Luftangriffe offenliegen, wie sie bisher nur gegen Deutschland und das unbesetzte Frankreich geführt werden konnten."

Tagesbefehl des englischen Generals Anderson:

„Wir Offiziere und Männer der 1. Armee (zusammen mit unseren amerikanischen Verbündeten und unter einem amerikanischen Oberbefehlshaber, dem General Dwight P. Eisenhower) haben uns in ein großes Abenteuer gestürzt, das, wenn alles glatt geht, den gesamten Verlauf des Krieges ändern wird. . . . Der erste Ansturm der Verbündeten wird fast ausschließlich durch die Amerikaner erfolgen. Die 1. Armee wird dann durchstoßen und so schnell wie möglich nach Osten vorgehen, um die Deutschen und Italiener zu treffen. Haltet euch immer das Ziel vor Augen, die Vernichtung der Achsenstreitkräfte in Nordafrika.

‚Wie Bracken zerrt ihr an den Riemen,
voll Ungeduld. Das Wild ist vor euch.'

Kenneth Anderson,
Generalleutnant, Oberbefehlshaber der 1. Armee."

Auf dem Hof einer kleinen Farm, im Schatten weit ausladender Feigenbäume, steht ein Trupp von Gefangenen, die sich hier in den letzten Tagen angesammelt haben. Sie kauen das harte Knäckebrot der deutschen Truppenverpflegung und genießen den warmen Schein der Mittagssonne.

Vorn ein Amerikaner mit dem randlosen Stahlhelm, genau wie ihn die Sowjets tragen. Seine Uniform besteht aus einer englischen Hose und einer Art Windjacke mit Reißverschluß, so daß er mehr einem Landarbeiter als einem Soldaten gleicht. Er war als Fahrer eingesetzt, nachts vom Wege abgekommen und einem deutschen Spähtrupp in die Armee gelaufen. Er hat genug vom Krieg, bevor er ihn richtig gespürt hat. „Was sollen wir in Afrika? Mein Land sind die Vereinigten Staaten. Ich arbeite in einer kleinen Farm in Missouri, verdiene 130 Dollar im Monat und hatte damit mein gutes Auskommen. Ich wollte mich bald selbständig machen. Da ist dieser verdammte Krieg dazwischengekommen. Ich wurde eingezogen und hierhergeschickt, ohne viel gefragt zu werden. Jetzt sollen wir für die Engländer die Kastanien aus dem Feuer holen. Dabei sehen sie uns von oben herab an und bilden sich uns gegenüber wer weiß was ein. In Algier haben sie sich immer betrunken, kamen singend und torkelnd an unserem Lager vorbei. Wir mußten im Biwak bleiben, bekamen nicht ein einziges Mal Ausgang in die Stadt."

Daneben sitzt ein kanadischer Flieger. Ärger und Trotz stehen noch in seinem Gesicht. Er hat Pech gehabt. Beinahe wäre ihm die Flucht nach dem Abschuß geglückt. Brachte seine Spitfire in glatter Bauchlandung zu Boden in einem abgelegenen Tal, wurde aber bald von Arabern entdeckt, die in der Nähe gepflügt hatten. Die schleppten ihn in ihre Hütte, stellten Wachen davor und schickten Reiter zum nächsten deutschen Stab. Ein Krad holte ihn dann ab.

Er ist groß und kräftig gebaut, blond, mit blauen Augen. Beide Eltern Schotten. Schon mehrfach mit Masseneinsätzen über Frankreich gewesen. Jedoch noch nie Luftkampf. Gestern erster Einsatz in Nordafrika. Prallte in Wolkenloch auf deutschen Jäger, wurde abgeschossen, bevor er Situation erkannt hatte. Sein Gegner war Lt. S., der schon ein Viertelhundert Abschüsse voll hat.

Hinter ihm steht ein Yankee. Stiernackig, untersetzt, sommersprossig, große Tätowierungen auf der Brust, breite Narbe von altem Messerstich im Gesicht. Stechender, scheuer Blick. Lebende Illustration zu einem Gangsterroman.

Vor ihm liegt gerade ausgebreitet, was in seinen Taschen gefunden wurde: Rostiges Dolchmesser in Lederfutteral, zerbröckelte Schokolade in schmutzigem Papier, Brief von Ehefrau, die gerade seine Ankunft in Nordirland erfahren hat, Brief eines Mädchens aus Dundee in Schottland, das um seine genauen Personalien bittet, da sie ein Kind von ihm erwartet. Dann das Bild eines Mädchens im Badeanzug mit Brief aus Nordirland. Bild von Ehefrau in Cellophantasche. Zwei weitere Mädchenbilder, anscheinend aus USA. Ein reichlich zerfleddertes Aktbild in Vierfarbendruck. Ein Neues Testament. Ein Zeitungsausschnitt mit patriotischem Gedicht. Eine Eintrittskarte zum Tanztee in Dundee mit original-amerikanischer Kapelle. Waschzeug und Eßbesteck, beides wenig sauber. Ansichtskarten aus Algier. Neue Brieftasche aus buntem marokkanischem Leder, ein Scheckbuch auf eine Bank in Chicago und schließlich ein ganzer Berg französischer Banknoten über 1000 Francs.

Ein englischer Hauptmann. Er ist höflich und aufgeschlossen, will jedoch nicht über militärische Dinge sprechen, wurde bei einem Handstreich mit seinem gesamten Gepäck geschnappt. Ein kleines, unscheinbares Notizbuch mit geknicktem grauem Einband und verwischten Bleistiftnotizen berichtet über seine Erlebnisse auf dem Anmarsch:

„Verladen mit Frachtschiff ‚Winchester' am 13. Oktober 1942 in Greenock (kleiner schottischer Hafen). Am selben Tag Abfahrt nach Liverpool. Nahmen dort Fahrzeuge an Bord, dann zurück nach Greenock.

Fortsetzung auf Seite 11

Der erste gefangene Yankee. Er gehörte zu den „Combined Operations" (ähnlich den deutschen Luftlandetruppen) und war als Fahrer eingesetzt. Seine Uniform bestand aus einer amerikanischen Windjacke und einer englischen Hose

Englischer Fallschirmjäger, dessen Truppe als Infanterie bei Tebourba eingesetzt war. Er fuhr ein Beiwagenkrad, das mit Waffen angefüllt war, verirrte sich nachts und geriet in die Hände eines deutschen Spähtrupps

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0005
gefördert durch
Baden-Württemberg

So floh MacArthur...!

DIE LETZTEN VIER VON DER III. MTB-FLOTTILLE BERICHTEN

Inhalt des bisher erschienenen Teiles: Unter den harten Schlägen der Japaner sind die Amerikaner auf den Philippinen immer mehr zusammengedrängt. Manila ist gefallen. Auf der Inselfestung Corregidor trägt sich General MacArthur, der Oberkommandierende der USA-Streitkräfte, bereits mit Fluchtgedanken. Der Flottillenchef Leutnant Bulkeley, Leutnant Kelley und die Fähnriche Akers und Cox, die auf einem Motor-Torpedoboot den General in Sicherheit bringen müssen, erzählen von Niederlage und Flucht MacArthurs.

Leutnant Bulkeley: Ein paar Minuten später stieß ich an der Westküste von Bataan auf ein japanisches Schiff in der Nähe der Küste. Ganz langsam fuhr ich näher heran, dann brauste ich darauf zu und — wäre beinahe in eine Falle geraten. Die Japaner hatten Draht im Wasser ausgelegt, in dem sich unsere Schrauben verfangen sollten, so daß wir ein unbewegliches Schiff abgegeben hätten. Im letzten Augenblick bemerkte ich es. Das Schiff, das den Köder darstellte, versuchte sich schleunigst zu entfernen. Wir schickten einen Torpedo hinüber, der Japaner eröffnete das Feuer auf uns. Auf kürzeste Entfernung jagte ich den zweiten Torpedo hinterher, und im Abdrehen fegten wir mit unseren Maschinengewehren über das Deck des Japaners hin. Es war ein 6000-Tonnen-Dampfer, ein ziemlich kostspieliger Köder. Unser erster Torpedo traf. Jetzt bekamen wir auch Feuer vom Land her und hatten unsere liebe Not, durch die Drähte und Netze wieder heil durchzukommen.

Leutnant Kelley: Anfang Februar fingen sie an, uns von Australien her U-Boote zu schicken, unsere Boote pflegten sie außerhalb der Minenfelder zu erwarten. Bulkeley ging dann als Lotse zu ihnen an Bord. Die U-Boote brachten Munition, und auf der Rückfahrt nahmen sie das Gold mit, das vor dem Fall von Manila aus der Stadt nach Corregidor gebracht worden war. Von unseren sechs Booten hatten wir schon zwei verloren: das von De Long in der Subic Bay und eines, das auf ein Riff gelaufen war.

Leutnant Bulkeley: Unser Hauptquartier an Land war jetzt ein umgebautes Schlachthaus. Wir hatten den großen Raum, der Zementfußboden hatte, mit Kreosot ausgeschrubbt. Es roch noch ein bißchen komisch, aber man konnte darin wohnen. Wir hatten auch einen Tender beschlagnahmt, einen alten Zossen, der „Trabajador" hieß. De Long, der ja sein Boot verloren hatte, übernahm das Kommando des Tenders. Wir beneideten ihn sehr, denn er führte ein Leben wie ein Admiral. Er hatte eine Kajüte, einen Schlafraum, eine Kochgelegenheit und sogar einen Boy, der Kuchen backen konnte. Er lebte wie auf einem dicken Schiff. Es gefiel De Long auf seinem „Trabajador" so gut, daß er sich späterhin entschloß, lieber in Bataan zu bleiben, als mit uns weiterzufahren. Mit dem Essen wurde es jetzt ziemlich schlecht. Unser Frühstück bestand aus Kuchen, die nur aus Mehl, Wasser und Backpulver gemacht waren. Anstatt Sirup gab es in Wasser aufgelösten Zucker. Butter hatten wir seit Ewigkeiten nicht mehr gesehen. Zu Mittag gab es tagein, tagaus Büchsenlachs mit Reis. Man macht sich gar keinen Begriff davon, wie man sich Büchsenlachs mit Reis überessen kann.

Leutnant Kelley: Im Februar kam der erste Blockadebrecher an. Uns lief das Wasser im Munde zusammen, als wir seine Decklast von Bananen sahen. Außerdem brachte er Frischfleisch und Obst für Corregidor. Als ich an diesem Tage Peggy besuchte, hatte sie dort alle Hände voll zu tun, Beefsteaks zu schneiden. Unter großem Geschrei ergatterte ich Frischfleisch für etwa zwei Mahlzeiten für unsere Besatzung. Der Blockadebrecher machte noch zwei Fahrten, dann versenkten ihn die Japaner. Wir standen auf verlorenem Posten. Der Treibstoff näherte sich dem Ende, und wir hatten nur noch ganz wenige Torpedos, eigentlich nur noch genug für einen einzigen richtigen Kampf. Und der sollte früher kommen, als wir dachten.

Leutnant Bulkeley: Als wir an diesem Abend ausliefen, ahnten wir nicht, was kommen würde. Kelley fuhr auf der „34" und ich mit Akers auf der „35". Kelley versteckte sein Boot in einer kleinen Bucht außerhalb der Subic Bay, während ich in die Bay hineinfuhr, um durch die Leuchtspur meines Maschinengewehrfeuers einen japanischen Zerstörer herauszulocken, dem Kelley dann von der Seite her ein paar Torpedos verpassen sollte. Die Japaner bissen aber nicht an. Aber gerade, als ich enttäuscht wieder hinausfahren wollte, sah ich am Olongapo-Dock einen 10 000-Tonnen-Tanker liegen.

Fähnrich Akers: Es war ein ordentlicher Brocken. Wir gingen dicht heran und feuerten zwei Torpedos ab. Sie trafen, und von den Höhen von Bataan aus guckte die Armee zu, wie der Tanker die ganze Nacht lang brannte und schließlich sank. Jetzt hatten wir fast alle Torpedos verschossen. Es war uns klar, daß wir in Bataan, das auf dem letzten Loch pfiff, nichts mehr helfen konnten.

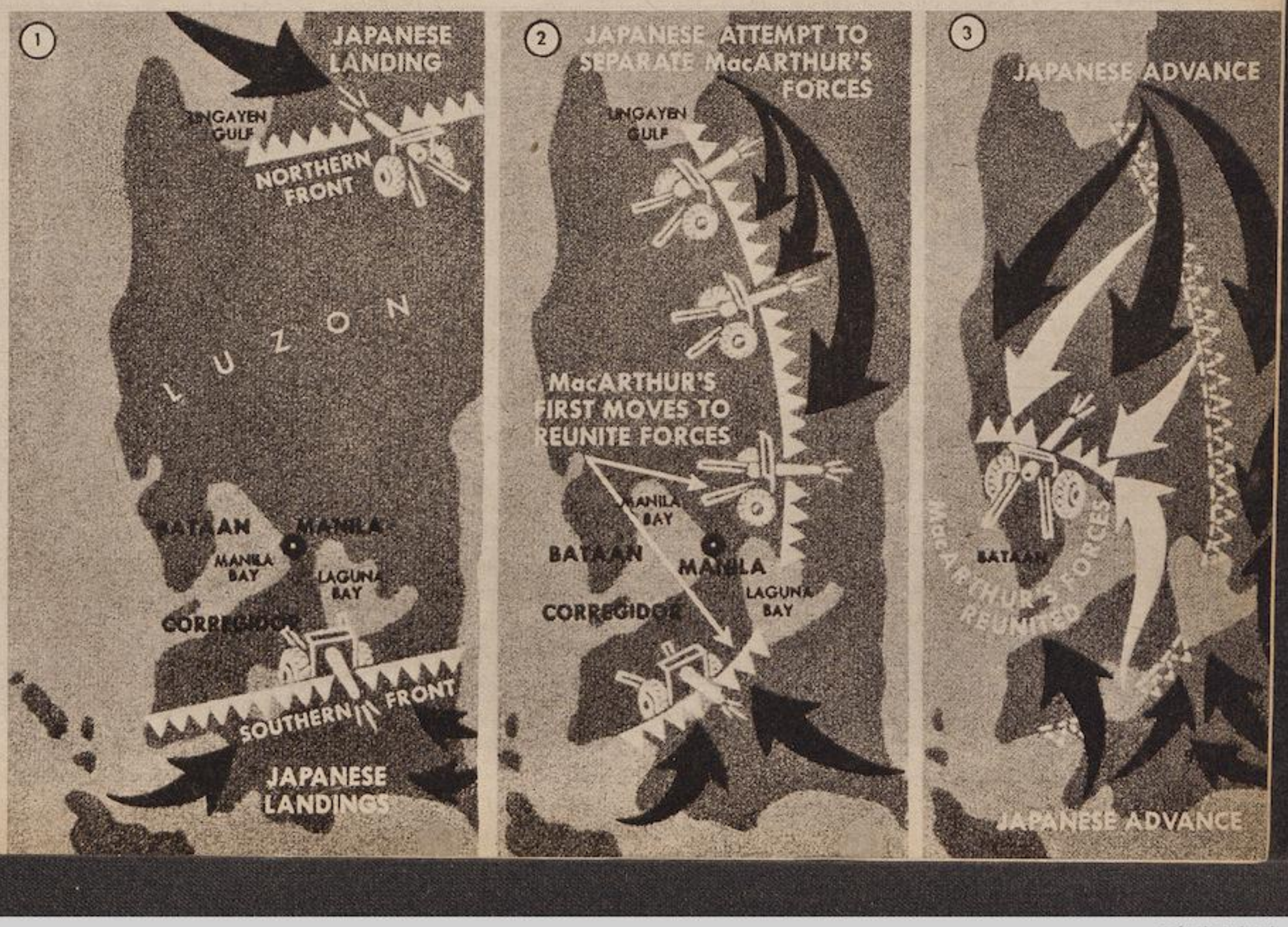
MacArthurs Fluchtplan

Leutnant Kelley: Die Nacht des 1. März werde ich nie vergessen. Bulkeley erzählte mir, General MacArthur habe ihn kommen lassen und ihm mitgeteilt, er sei zum Oberkommandierenden aller Streitkräfte im Pazifik ernannt. Er habe beschlossen, die Philippinen zu verlassen. Es sei der Vorschlag aufgetaucht, er solle sich auf ein U-Boot einschiffen, aber er, MacArthur, sagte, er habe volles Vertrauen zu Bulkeley, er wolle mit ihm nach Cagayan auf der Insel Mindanao fahren. Dort werde er ein Flugzeug bekommen, um nach Australien zu fliegen. Das hieß für uns, daß wir keine Hoffnung mehr hatten, dem Tode oder der japanischen Gefangenschaft zu entgehen. Jetzt waren unsere Motor-Torpedoboote in der gleichen Lage wie die ganzen Philippinen: Kampf bis zum Letzten, aber hoffnungsloser Kampf. Wir machten uns sofort daran, unsere vier Boote klarzumachen. Was uns bevorstand, war nicht leicht. Unsere Maschinen leisteten nur noch die Hälfte des Normalen. Die Schiffsböden mußten abgekratzt werden, aber für meins reichte die Zeit nicht mehr aus. Natürlich wurden unsere Besatzungen durch diese Vorbereitungen neugierig gemacht. Wir erzählten ihnen, daß wir vielleicht nach Cebu gehen würden, wo es massenhaft Essen, Torpedos und Öl gäbe und die schönsten Mädchen auf den ganzen Philippinen. Nur Bulkeley und ich wußten, daß auf Cebu nichts anderes zu holen war als der Tod, denn dort gab es keinen Treibstoff. MacArthur hatte Bulkeley mitgeteilt, daß Bataan sehr bald fallen und Corregidor kurz darauf folgen würde, wenn nicht sofort Hilfe aus den USA käme. Damit war aber offenbar nicht zu rechnen. Wir standen vor unserer letzten Aufgabe. Alles hing, wie er sagte, davon ab, daß MacArthur heil nach Australien kam. Als er erfuhr, daß General Yamashita an der Westküste von Luzon mit einer Transporterflotte unterwegs war, wurde die Abreise auf den 15. März festgesetzt. Unsere Motor-Torpedoboote mußten jetzt jegliche Tätigkeit einstellen. Wir geizten tropfenweise mit dem Öl. MacArthur hatte uns eingeschärft, daß wir auf jeden Fall für die bevorstehende Fahrt mit ihm genügend Treibstoff zurückbehalten müßten. Als Bulkeley am 10. März MacArthur aufsuchte, nahm er Pläne und Karten mit, um mit dem General die bevorstehende Fahrt durchzusprechen. Der General war mit seinen Vorschlägen einverstanden und setzte jetzt erst Admiral Rockwell und dessen Stabschef, die auch mitkommen sollten, ins Bild. Die beiden hatten vorher noch gar nichts von der bevorstehenden Abfahrt gewußt. Als Bulkeley am nächsten Mittag zu uns zurückkam, ließ er mich, Akers, Cox und Schumaker zu sich bitten und zeigte uns die Geheimbefehle und unsere in Aussicht genommene Fahrtroute. Er ermahnte uns, uns geschlossen beieinanderzuhalten, sollte aber eines der Boote ausfallen, so hatten die übrigen die Fahrt fortzusetzen und sich nicht darum zu kümmern. Für den Fall, daß der Feind uns angriff, sollte Bulkeleys „41" mit dem General an Bord schleunigst das Weite suchen, während wir anderen die Aufgabe hatten, den Feind anzugreifen. Die Führung des Angriffs sollte ich haben. MacArthur, der sich mit Frau und Söhnchen auf der „41" einschiffte, sollte auf diese Weise auf jeden Fall in Sicherheit gebracht werden. Zum Schluß eröffnete uns Bulkeley, daß wir noch am gleichen Abend in See gehen würden. Ich versuchte, mich telephonisch mit Peggy zu verständigen. Es wurde aber nur ein kurzes inhaltloses Gespräch daraus.

Leutnant Bulkeley: Meine „41" nahm in Corregidor die Passagiere auf, und dann trafen wir Kelley mit seiner „34", Schumaker mit seiner „32" und Akers mit seiner „35" draußen vor dem Minenfeld. Es war 7 Uhr abends. Insgesamt hatten wir zwanzig Passagiere auf unsere Boote übernommen. Auf meinem Boot befanden sich General MacArthur, seine Frau, sein kleiner Junge, das chinesische Kindermädchen und ein paar Generale. Kelley hatte Admiral Rockwell, zwei Obersten und einen Hauptmann von der Heeresluftwaffe an Bord. Für den Fall, daß eines der anderen Boote unterwegs etwa ausfallen sollte, war vorgesehen, daß Kelley noch ein paar Generale mehr bei sich einlud. Im übrigen ging es bei der Zusammenstellung der Reisegesellschaft nicht nach dem Rang. Es war sogar ein Feldwebel darunter, während etwa dreißig Generale in Bataan zurückgelassen wurden. MacArthur wollte die ihm wertvollsten seiner Leute mitnehmen. Wir fuhren in Kiellinie, ich an der Spitze. Erst fuhren wir 50 Meilen geradeaus in die See hinaus und in die immer zunehmende Dunkelheit hinein. Wir hofften, unbeobachtet hinauszukommen, aber plötzlich leuchtete auf einer der von den Japanern besetzten Inseln ein Licht auf. Es war ein Signal, das nur bedeuten konnte, daß man uns entdeckt hatte. Vielleicht hatten wir also Unannehmlichkeiten zu erwarten, Bomber bei Tagesanbruch oder Zerstörer am nächsten Tage. Gegen 11 Uhr tauchte die Silhouette der Insel Apo auf; das war uns sehr angenehm, denn wir waren im übrigen bei der Navigation nur auf Kompaß und Seekarte angewiesen.

Nächtliche Sturmfahrt „mit Gottes Hilfe"

Leutnant Kelley: Unser Boot war das einzige, das nicht mehr hatte überholt werden können. Das beeinträchtigte unsere Geschwindigkeit erheblich. Ich



Die us.-amerikanische Zeitschrift „Look" brachte die nebenstehenden Karten, die MacArthurs Niederlage auf den Philippinen erklären sollen:

(1) *Von Norden und Süden griffen die Japaner auf der Hauptinsel der Philippinen, Luzon, die schwer befestigten amerikanischen Stellungen an*

(2) *Unter dem starken Druck der Japaner nahm MacArthur seine Truppen auf eine Linie zurück, die vom „Lingayen-Golf" im Norden bis zur „Lagunen-Bay" im Süden reicht*

(3) *Die Japaner durchstießen den rechten Flügel der Amerikaner südlich der „Lagunen-Bay" und drängten schließlich MacArthurs Streitkräfte auf dem schmalen Raum der Bataan-Halbinsel zusammen, wo sie vollkommen vernichtet wurden*

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0006
gefördert durch
Baden-Württemberg

Höchstleistungen der Motorisierung zu Lande, zu Wasser und in der Luft

MERCEDES-BENZ

NORDLAND
Deutsche Schneekettenfabrik G-m-b-H· Berlin W

Es gibt schon eine Lösung-

Hanewacker

die es möglich macht, daß jeder „seine" Ration Hanewacker erhält: Das, was man hat, richtig einteilen und das etwas kleinere Stück noch einige Zeit länger genießen. Hanewacker ist so gut, daß auch die kleinste Menge sehr lange vorhält. Übrigens: „Besonders mild" für den Anfänger! Er wird sehr gern genommen!

Im Oktober war Hanewacker 125 Jahre alt!

Volksfürsorge
Versicherungen

Wer Glück hat

und kriegt **BESSAPAN**
der strenge sich
auch etwas an,
daß jedes Foto
wirklich sitzt,
damit er keinen
Film „ver"knipst!

BESSAPAN

der gute *Voigtländer* Film

DR. MADAUS & CO. RADEBEUL/DRESDEN

Auf alle kleinen Wunden gehört sofort ein Wundpflaster, dann heilen sie meist von selbst. Mit Bißwunden und Verletzungen, die durch Gartenerde oder Pferdedung verunreinigt sind, geht man nach Anlegung eines Traumaplast-Notverbandes besser zum Arzt!

Carl Blank, Verbandpflasterfabrik, **Bonn Rh.**

Für Kameradschaftsabende,

Bunte Abende, Kompaniefeiern und Lazarettbetreuung. Gute Vortrags- u. Unterhalt.-Bücher. Musikal. Aufführungen. Neue Soldatenspiele.

G. Danner, Mühlhausen i. Thür.
Prospekt W kostenfrei!

Im Lichte der Kritik
kann nur der Fuß bestehen, der frei ist von unschönen und schmerzenden Hühneraugen, Hornhaut und Ballen. In allen diesen Fällen helfen

Scholl's Zino-Pads

In Drogerien, Apotheken und Fachgeschäften

DIE OSRAM-D-LAMPE MIT DER DOPPELWENDEL · DIE OSRAM-D-LAMPE MIT DER DOPPELWENDEL · DIE OSRAM-D-LAMPE MIT DER DOPPELWENDEL · DIE OSRAM-D-LAMPE MIT DER DOPPELWENDEL

Besser für Dich — besser für alle!

Kohle ist kriegswichtiger Roh- und Heizstoff. Deshalb ist wirtschaftlichste Ausnutzung elektrischen Stromes, der meist mit Kohle erzeugt wird, entscheidend. Osram-D-Lampen geben

hohe Lichtleistung.

Verlangen Sie darum ausdrücklich Osram-D-Lampen mit der Osram-Doppelwendel, wenn Glühlampen ersetzt werden müssen.

OSRAM-LAMPEN
Viel Licht für wenig Strom!
T 23

teilte Admiral Rockwell mit, daß ich nicht mehr als 40 Knoten fahren könnte. Jeder japanische Zerstörer konnte ebenso schnell fahren, und das wußte der Admiral natürlich ganz genau. „Ach, du lieber Gott!" sagte er leise. Wir passierten gerade eine Insel. „Wie weit sind wir von der Küste entfernt?" fragte der Admiral. „Ungefähr vier Meilen, Sir", antwortete ich. „Es scheint mir doch weiter zu sein. Stellen Sie es doch einmal genau fest", sagte er. „Jawohl, Sir", sagte ich. Aber ich hatte gar keine Instrumente. So machte ich mit zwei Fingern einen Winkel von 45 Grad und visierte einen Punkt vor uns an. Da ich unsere Geschwindigkeit kannte, konnte ich auf diese Art die Entfernung von der Küste annäherungsweise berechnen. Der Admiral beobachtete mich. „Haben Sie keine Instrumente?" fragte er scharf. „Nein, Sir!" — „Hm, aber das Flottillenboot hat doch wohl welche?" — „Nein, Sir!" — „Ja, zum Teufel, wie navigieren Sie denn dann?" — „Mit Gottes Hilfe, Sir", antwortete ich. — „Allmächtiger!" rief der Admiral und fügte dann resigniert hinzu: „Na, hoffentlich kommen wir hin." Um 4 Uhr morgens machten meine Motoren nicht mehr mit. Alles war wieder einmal mit Wachs verkleistert. Und es dauerte mindestens eine halbe Stunde, um wieder klarzukommen. Ich meldete es dem Admiral. Die drei anderen Boote verschwanden bereits am Horizont. Die halbe Stunde Verspätung bedeutete, daß wir erst um 8.30 Uhr am vereinbarten Ort ankommen würden. Um 7 Uhr fing es aber schon an, hell zu werden. Und mit der Helligkeit würden die japanischen Bomber erscheinen, wenn das Lichtsignal, das wir beobachtet hatten, überhaupt etwas zu bedeuten hatte. Wir beabsichtigten, nur nachts zu fahren, uns bei Tage zwischen den Cuyo-Inseln zu verstecken, um uns dann zur Weiterfahrt bei Sonnenuntergang an einer bestimmten Stelle zu versammeln. Die Cuyo-Inseln sind eine Gruppe von 30 bis 40 Inseln, und gerade bei Tagesanbruch bekamen wir die ersten davon in Sicht. Nur das Flottillenboot hatte eine genaue Karte der Inselgruppe, ich besaß nur eine große Karte der Philippinen. Darauf sahen die Cuyo-Inseln aus wie ein bißchen Fliegendreck. Um 8 Uhr näherten wir uns einer Insel, die die richtige hätte sein können, aber wir fanden die kleine Bucht leer. Wir umfuhren die Insel, entdeckten aber keine Spur von den anderen Booten. Wir ankerten, und ich schickte zwei Mann mit Signalflaggen an Land, sie sollten einen kleinen Berg ersteigen und von dort aus Ausschau nach unseren Booten und den Japanern halten. Wir machten uns ans Tanken, das dauerte den ganzen Morgen. Kaum hatten wir geankert, da tauchten auch schon die Herren von der Armee aus der Tiefe des Bootes auf, die die ganze Nacht über dort unten entsetzlich seekrank gewesen waren. Sie erschienen an Deck und murmelten etwas von Frühstück. Das war ein begreiflicher Wunsch, wenn man bedachte, wie viele wertvolle Nahrungsmittel sie während der Nacht über Bord hatten gehen lassen. Aber Frühstück kam nicht in Frage, ehe wir nicht zu Ende getankt hatten, denn wir durften wegen der Explosionsgefahr keinen Strom auf dem Boot einschalten. Die Herren von der Armee mußten bis mittags auf ihr Frühstück warten. Um 5.30 Uhr gaben die Leute auf dem Berg einen Winkspruch, sie hätten ein Schiff entdeckt. Mit dem Glase machte ich ein Boot aus und erkannte die „32", die Leutnant Schumaker führte. Bald darauf machte sie neben uns fest. Schumaker hatte während der Nacht einen Maschinenschaden gehabt und die Fühlung mit den anderen Booten verloren. Trotzdem war er rätselhafterweise an die Spitze gekommen. Im ersten Licht des Morgengrauens meldete ein achterer Ausguck, daß ein fremdes Schiff sie verfolge. Ein voll manövrierfähiges Motor-Torpedoboot kann jedes andere Kriegsschiff weit hinter sich lassen, aber die „32" hatte ja Maschinenschaden, und das fremde Schiff holte rasch auf. Um sich beweglicher zu machen und schneller von der Stelle zu kommen, warf Schumaker 600 Gallonen Treibstoff über Bord. Das fremde Schiff kam trotzdem immer näher, und Schumaker ließ die Rohre klarmachen. Im letzten Augenblick sah er, daß das fremde Schiff unsere „41" war, Während Schumaker uns dieses Erlebnis erzählte, dröhnte Motorlärm auf, und die „41" erschien hinter einem Landvorsprung.

Leutnant Bulkeley: Ich hatte Kelleys Boot zuletzt gesehen, als es stoppte, um mit seinem Motor wieder klarzukommen. Ich fuhr weiter, weil ich aus Sicherheitsgründen vor Sonnenaufgang so tief wie möglich in die Cuyo-Gruppe hineingelangen wollte. Als der Himmel sich rötete, nahm ich Kurs auf die nächste Insel. Wir versteckten uns in einer Bucht, blieben an Bord und stellten nur einen Posten auf dem gegenüberliegenden Ufer aus. Der Aufenthalt in der Bucht war wundervoll, alles sah aus wie in einem Südseefilm. General MacArthur kam an Deck in seinem Kamelhaarmantel und mit der goldbetreßten Mütze. Er blinzelte ein wenig in den Sonnenschein. Dann erschienen Mrs. MacArthur, der kleine Junge und das chinesische Kindermädchen. Während sie wohlig in der Sonne saßen, machte MacArthur sich auf dem schmalen, engen Deck ein wenig Bewegung, indem er mit raschen Schritten auf und ab lief. Die Morgenstunde war gefährlich, denn wenn die Japaner uns bei der Ausfahrt entdeckt hatten, mußten wir mit Angriffen ihrer Bomber rechnen. Deshalb fuhr ich in das Gewirr kleiner Kanäle hinein, die von tropischer Vegetation überdacht waren. Wir gelangten zu einer anderen Insel, und als wir einen Landvorsprung umrundeten, sah ich die beiden anderen Boote, die der gleichen Bucht zustrebten. Als wir ankamen, entdeckten wir, daß Kelley schon dort vor Anker lag. In dieser Bucht sollten wir auch ein U-Boot treffen, das MacArthur für die Weiterfahrt zur Verfügung stehen sollte. Allerdings hatte er dieses U-Boot nur benutzen wollen, falls uns unterwegs etwas zugestoßen wäre. Jetzt allerdings zog der General in Erwägung, auf jeden Fall mit dem U-Boot weiterzufahren, denn unsere bisherige Fahrt war nicht gerade sehr angenehm gewesen. Ich erklärte ihm ganz offen, es würde noch viel schlimmer kommen, weil wir bei der Weiterfahrt aus dem Schutz der Inseln herauskommen und in die offene See gelangen würden. Admiral Rockwell widersprach mir. Ein Seemann hat über die Seekrankheit gut lachen, aber für eine Landratte ist es etwas anderes.

MacArthur — naß wie eine Katze

Leutnant Kelley: Ich werde nie vergessen, wie ihr aussaht, als ihr in der kleinen Bucht bei uns längsseit gingt. General MacArthur saß auf einem Stuhl, naß wie eine Katze. Neben ihm Mrs. MacArthur, genau so. Daneben saß die chinesische Amme und hielt den kleinen Arthur MacArthur eng an sich gedrückt. Dann berieten MacArthur, der Admiral Rockwell und Bulkeley noch einmal über die Lage. Der Admiral wollte mit uns weiterfahren. Schließlich erklärte sich auch der General dazu bereit. Nun mußten wir uns darüber klarwerden, was wir mit Schumakers „32" anfangen sollten, denn er hatte so viel Treibstoff über Bord geworfen, daß er nicht mehr sehr lange mit voller Fahrt weiterfahren konnte. Bulkeley bestimmte, daß die Generale von der „32" auf die anderen Boote verteilt werden sollten. Die „32" sollte auf das morgen zu erwartende U-Boot warten und ihm melden, alles sei bisher gut gegangen und der General sei mit uns nach Mindanao weitergefahren. Dann sollte Schumaker mit der „32" die Insel Panay anlaufen, wo er reparieren und tanken konnte. Wir erfuhren aber später, daß er sein Boot durch das U-Boot, das am nächsten Tage planmäßig in die Bucht einlief, mit Granatfeuer versenken ließ und

Hauptschriftleiter: Bernd E. H. Overhues (im Wehrdienst). Stellvertreter: Karl Fischer. Graphische Gestaltung: Herbert Dassel (alle in Berlin). — Verlag „Die Wehrmacht" K.-G., Berlin SW 68, Schützenstr. 18/25. — Fernruf: 17 47 21. Postscheckkonto: Berlin Nr. 382. — Druck, Alleinauslieferung und Anzeigenverwaltung: Berliner Verlagsanstalt GmbH., Berlin SW 68, Schützenstr. 18/25. — Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 1. März 1942. Verantwortlich für Anzeigen Dr. Horst Harff (im Felde), i. V. Hans Putz, Neuenhagen b. Berlin. — Einzelpreis: 25 Rpf. — Für die Zustellung durch Boten werden 3 Rpf Bestellgeld erhoben. — Postbezugspreis: Monatl. 55 Rpf zuzügl. 4 Rpf Bestellgeld.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0007

gefördert durch Baden-Württemberg

mit seiner Besatzung auf das U-Boot überstieg. Das U-Boot brachte die Leute nach Corregidor. Schumaker selbst ist, wie wir später hörten, auf irgendeine Weise nach Australien gelangt. Um 6.30 Uhr abends gingen wir wieder in See. Mein Boot nahm die Spitze, um dem Boot mit MacArthur an Bord eine etwas ruhigere Fahrt zu verschaffen. Nach einer Viertelstunde ertönte vom vorderen Ausguck der Ruf: „Schiff voraus!" Mit dem Glase machte ich in einer Entfernung von etwa fünf Meilen drei Punkte aus: das konnten nur feindliche Kreuzer sein. Mit äußerster Kraft fuhr ich weiter in der Hoffnung, daß sie uns vielleicht nicht gesehen hätten, und betete zu Gott, daß die Sonne endlich untergehen möge. Die hing aber über dem Horizont, als könnte sie sich überhaupt nicht entschließen, zu verschwinden. Endlich um 7 Uhr war sie weg.

Leutnant Bulkeley: Höchstwahrscheinlich waren die weißen Wogenkämme der unruhigen See unsere Rettung. Die Japaner werden unsere hochaufschäumenden Heckseen für sich brechende Wogenkämme gehalten haben. Während dieser aufregenden Minuten lag der General unten in seiner Kabine. Ich bin während der ganzen Fahrt nicht unten gewesen, und auch alle meine Leute waren ununterbrochen auf ihren Gefechtsstationen. Nach Sonnenuntergang wurde es sehr schnell stockfinster, Wind kam auf, aber das Wetterleuchten am Horizont half uns auch nicht, die schmale Durchfahrt zur Mindanao-See zu finden. Wir fuhren nur nach Berechnung. Um Mitternacht mußten wir die Höhe der Straße erreicht haben. Wir nahmen Kurs in der Richtung, die wir nach unseren Berechnungen für die richtige hielten, und ich hielt den Atem an, weil ich daran dachte, daß wir in jedem Augenblick in der Stockfinsternis auf eines der unzähligen Riffe auflaufen könnten. Es ging aber gut.

Leutnant Kelley: Dann ging es erst richtig los! Riesige haushohe Seen kamen über, wir wurden naß bis aufs Hemd. Dazu war es eiskalt. Wir konnten die Silhouetten der großen Inseln Negros und Mindanao sehen, der Sturm tobte wie besessen, und zwischen uns und den Inseln lagen Hunderte von kleinen Inseln und Tausende von Riffen. Das Salzwasser biß in den Augen, und man mußte sich mit der Hand gegen die Gewalt des Wassers schützen, das einem ins Gesicht schlug. Dem Admiral ging es ziemlich jämmerlich. „Ich bin, bei Gott, auf Schiffen aller Art gefahren", schrie er, um sich in dem tobenden Sturm verständlich zu machen, „bloß noch nie auf so einem Motor-Torpedoboot. Das ist die schlimmste Brücke, auf der ich je gestanden habe. Nicht zehn Pferde würden mich dazu bringen, auf so einem Seelenverkäufer Dienst zu tun. Das überlasse ich neidlos Ihnen!" Es war keine Kleinigkeit, auf die „41" aufzupassen, die dichtauf hinter uns war. Bei dem Wetter hätten zwei Boote in nächster Nähe aneinander vorbeifahren können, ohne sich zu sehen. Der General hatte befohlen, daß wir unsere Geschwindigkeit vermindern sollten, falls sein Boot etwa zurückblieb. Ich fuhr unentwegt weiter mit äußerster Kraft, denn ich wollte den General unbedingt bis Tagesanbruch ans Ziel bringen, da die Japaner womöglich schon auf uns Jagd machten. Das Wetter wurde immer toller, und dem Admiral fiel ein, daß er MacArthur versichert hatte, Bulkeley irre sich mit seiner Schlechtwettervoraussage. „Der General wird mir schön die Hölle heiß machen", sagte er. „Ich habe aber wirklich nicht geglaubt, daß Bulkeley so recht hätte." Der Admiral blieb während der ganzen Fahrt bei mir auf der Brücke. Alle halbe Stunde schickte ich einen Mann durch das Boot, um nachsehen zu lassen, ob der Kasten in dem furchtbaren Sturm überhaupt noch zusammenhielt. Ich hatte seit zwei Tagen und zwei Nächten nicht mehr geschlafen. Deshalb schickte ich einen Mann nach Kaffee und ließ ihn unten fragen, ob jemand von unseren Passagieren auch welchen haben wolle. Der Kaffee, den er mir brachte, war eiskalt, aber er benahm wenigstens den scharfen Salzgeschmack, den wir im Munde hatten. Unten hatte niemand Kaffee haben wollen. „Da unten", erzählte der Mann, der den Kaffee brachte, „liegen zwei Generale und ein Oberst auf dem Fußboden und scheinen sehr unglücklich zu sein. Ich bot dem einen General meine Koje an, nachdem ich ihm im Dunkeln auf den Bauch getreten war. Aber er sagte nur: ‚Ach, mein Sohn, laß mich bloß in Ruhe, ich kann hier nicht mehr aufstehen!'" Der einzige, dem es gut ging, war der Hauptmann von der Heeresluftwaffe. Er lag in seiner Koje und schlief laut schnarchend den Schlaf des Gerechten. Als der Morgen dämmerte, sahen wir die westliche Halbinsel von Cagayan vor uns. Es war wie ein Wunder, denn ich hatte in der Finsternis keine Ahnung mehr gehabt, wo wir eigentlich waren. „Das haben Sie großartig gemacht, Kelley", sagte der Admiral. „Ich hätte es nicht für möglich gehalten." Das Wetter hatte sich beruhigt. Unsere Passagiere fingen an heraufzukommen und strichen sich ihre ramponierten Uniformen glatt.

„Sie haben mich dem Tode aus dem Rachen gerissen!"

Leutnant Bulkeley: Der Befehlshaber von Mindanao, General Sharp, hatte sich zu unserer Begrüßung eingefunden, und sobald wir ihn auf dem Pier stehen sahen, weckten wir General MacArthur, der das Salzwasser aus seiner Mütze kippte und sie sich in der bekannten feschen Art auf den Kopf setzte. „Bulkeley", sagte er zu mir, „ich verleihe jedem Offizier und Mann Ihrer Flottille den Silbernen Stern für Tapferkeit. Sie haben mich dem Tode aus dem Rachen gerissen, und das werde ich Ihnen nicht vergessen." Fortsetzung folgt.

DIE ANDERE SEITE

FORTSETZUNG VON SEITE 8

Fahren dort endgültig ab Montag, 26. Oktober 1942, um 9 Uhr 30. Sichten Westküste von Nordirland nächsten Morgen. Besetzen Schiffskanonen. Nach zwei Tagen. War furchtbar seekrank, aber habe mich schließ- an die Bewegungen des Schiffes gewöhnt.

Am 3. November 1942 wird uns endlich unser Ziel bekanntgegeben — Algier! Hoffen zu Gott, daß ‚Jerry' (die Deutschen) uns nicht zuvorkommt. Verbringen letzte Tage mit Besprechungen und machen uns mit Operationsbefehl usw. bekannt.

Erreichen Algier Sonnabendnacht um 10 Uhr 30 nach einem Tag voll heftiger Luftangriffe. Ein Schiff durch Torpedo leicht beschädigt.

. . . Montagmorgen . . . etwas aufgeregt . . . zum Einsatz (eine Ecke der Seite ist abgerissen). Uns wird gesagt, wir werden nicht viel Widerstand finden. Um 11 Uhr 30 nachts an Land. Wilde Fahrt nach Algier hinein. Die Commandos haben schon Strand und Kais besetzt. So finden wir keinen Widerstand bei der Landung. Die Eingeborenen sehen zwar nicht viel nach uns, es ist ihnen anscheinend gleichgültig, wer sie regiert. Sah zum erstenmal im Leben einen Weingarten. Leider ist er schon abgeerntet.

Verbringen Nacht bei El Bia am Straßenrand. Nächsten Tag wieder nach Algier hinein. Ziemlich großes Nest, ein paar fabelhafte Gebäude. Wir haben Wind von neu organisiertem Widerstand bekommen. Nehmen unsere Pak mit. Es ist aber nichts los. Admiral Darlan hat Waffenstillstand geschlossen (Dienstag). Wir fahren weiter zu einem Flugplatz bei Maison Blanche, um ihn sichern zu helfen. Bleiben zwei Tage. Hören, wir sollen im Lufttransport zum Flugplatz Bougie mit gleichem Auftrag.

Freitag, 13. November 1942. Verlassen Maison Blanche, und zwar über See. Anscheinend benötigen Fallschirmjäger die Maschinen. Werden auf ‚Princess Beatrix' verladen. Gott sei Dank, wieder Brot, nachdem wir eine Woche nur Zwieback hatten. Endlich Gelegenheit zu einer anständigen Wäsche! Am nächsten Morgen (13. November 1942) gelandet in einem Hafen, der Bon heißt oder so ähnlich (gemeint ist Bône). Laden allen Kram aus, bringen Pak in Stellung acht Meilen südlich von B. vor Berghang neben ausgetrocknetem Salzsee. Hier wäre ein idealer Landungsplatz für ‚Jerry-Truppen'. Regen beginnt, der eigentlich schon vor zwei Monaten hätte kommen sollen. Verbringen scheußlichen Tag in Eingeborenenhütte. Endlich kommen unsere Zugmaschinen nach. Wir verlegen nach Bône. Schlafen in Tabakfabrik. Bekommen ganze Säcke von Apfelsinen. Hauptmann Hearle kaufte etwa 400 Stück für 3 Schilling. Ich esse sechs hintereinander weg. Die Kerls zogen in die Stadt, in eine Kneipe, kommen sternhagelbetrunken zurück. Sie hatten Weißwein aufgetrieben, der nur 7 Francs (etwa 6 Pence) die Flasche kostet.

Am nächsten Morgen abmarschiert, um möglichst nach Tabarka zu kommen, 80 Meilen weiter die Küste entlang und schon jenseits der tunesischen Grenze. Mehrmals von Stukas angegriffen. Sergeant Lielly tot, Webbster und Goodwin durch Splitter der Bordkanonen an Bein und Rücken verletzt. Eine Zugmaschine durch MG-Feuer in Brand geschossen.

Machen verschiedene Versuche, Marsch fortzusetzen, aber die ‚Luftwaffe' knallt immer wieder wie toll auf die Straße. Warten schließlich die Dunkelheit ab und erreichen dann das nächste Dorf, Takoul, gerade noch diesseits der algerischen Grenze. Scheußliche, rabenschwarze Nacht. Sergeant Terras muß zu Fuß vorgehen, um uns zu führen. Schlafen in verlassenem Kupferbergwerk, das vor Dreck starrt.

Nächster Tag, 17. November 1942. Jerry war wieder früh auf, aber wir nahmen Deckung unter Korkeichen, und er sah uns nicht. Mittags um 2 kommen zwei Spitfire über uns. Junge, Junge, war das eine Freude.

Im Schutze der Dunkelheit Weitermarsch bis Tabarka, etwa 20 Meilen. Mußten über Brücke, die ein großes Bombenloch mitten drauf hatte. Erfahre, daß hier am Sonntag Oblt. Penrose gefallen ist. Er war vorausgefahren, um Stellungen für unsere Pak zu erkunden. Er ist schon der zweite Offizier, den unsere Abteilung verliert. (Fletches wurde in Algier beim Straßenkampf verwundet.) Am ganzen nächsten Tag Regenwetter. Scheußlich!

Donnerstag, 19. November 1942. Werden auf Gefechtsstand mit MG-Feuer aus der Luft angegriffen. Bleibe nachts beim Stab, schlafe herrlich.

Freitag, 20. November 1942. Zurück zur Batterie. Herrliches Sonnenwetter. Habe Zeit, mich in aller Ruhe zu waschen.

Montag, 23. November 1942. Scheußliche, nasse Tage. Hatten mehrere Luftangriffe. Vorn soll allerhand gefällig sein. Ich glaube, wir werden bald eingesetzt . . . !"

Damit schließt das Tagebuch. In den nächsten Tagen ist der Captain wohl nicht mehr zum Schreiben gekommen. Sonst würde wohl noch darin stehen, daß die Nächte weiter kalt, die Tage naß und die nachgeschobene Verpflegung knapp waren. Und vielleicht würde auch noch darin stehen, daß der „Jerry" doch verdammt zähe ist, daß die „Luftwaffe" keinen Feiertag kennt, und daß der Marsch in Rommels Rücken kein Spaziergang ist . . .

An die Leser der „Wehrmacht". Aus papierwirtschaftlichen Gründen ist es uns in diesem Jahre nicht möglich, die übliche Jahresübersicht über die erschienenen Artikel und Bildserien zu veröffentlichen. Auch kann das Inhaltsverzeichnis vorerst nicht — wie im vergangenen Jahr — bei Einsendung eines freigemachten und adressierten Briefumschlages nachgeliefert werden. Wir hoffen aber, unseren Lesern zu einem späteren Zeitpunkt diesen Wunsch erfüllen zu können. Schriftleitung „Die Wehrmacht".

Hier wird der Geist geschliffen!

Zum neuen Jahr

Welchen Text enthalten diese Bilder?

Die Anzahl der Dreiecke unter den Gegenständen zeigt, der wievielte Buchstabe aus dem Namen der betreffenden Dinge zu nehmen ist. Als Text ergibt sich dann: „Ein gutes neues Jahr!"

Silbenrätsel

Aus den Silben: a — ap — be — ben — blau — borg — bus — ca — de — des — di — di — dieb — dut — e — ei — ek — fel — ge — gu — hand — har — hei — i — in — ka — ker — klo — kopf — la — lek — mer — mo — mund — ne — ne — ne — ne — ni — nie — nim — no — pril — re — ri — ro — rü — schen — sen — si — stand — stra — ta — tät — tau — ten — ton — tri — trill — un — va — zend — zi

sind 20 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Feuerbach ergeben.

1. Teil des Musikzeichens, 2. feiner Spott, 3 Baumfrucht, 4. Musikinstrument, 5. Monatsname, 6. Heiligenschein, 7. Mengenbezeichnung, 8. Oper von Lortzing, 9. Weinsorte, 10. Farbton, 11 Baumaterial, 12. weiblicher Vorname, 13. seichter Meeresarm, 14. unredlicher Mensch, 15. Geigenbauer, 16. römischer Lyriker, 17. turnerische Übung, 18. Südfrucht, 19. Naturkraft, 20. Steinfrucht.

Bilderrätsel

Immer das Gegenteil

Verlust — Feiertag — Überfluß — Verneinung — Ausnahme — Festland — Vorteil — Wirkung — Ernte.

Zu jedem der obenstehenden Wörter ist das Gegenteil zu suchen. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter nennen, fortlaufend gelesen, den sagenhaften Erfinder des Bieres.

Skat-Aufgabe Nr. 6

Was hat H. gedrückt?

Hinterhand H. hatte auf Null-Ouvert gereizt und besitzt nach seinem Drücken folgende Karten: Grün Unter (Pik Bube); Rot Unter (Herz Bube); Schellen Unter (Karo Bube); Grün (Pik) König, 9, 7; Rot (Herz) König, 9, 7; Schellen (Karo) 7. H. legt obige Karten sofort offen aus und gestattet den Gegnern, ihre Karten — mit Ausnahme des Skates — untereinander auszutauschen und beim Spiel zu reden. Er weiß, daß sein Spiel gewonnen ist. Was mußte demnach H. gedrückt haben?

Auflösungen aus Nummer 26

Skat-Aufgabe Nr. 5: Hier, lieber Skatkamerad, das Beispiel einer solchen Verteilung: Der Spieler hat vier Unter (Buben); Eichel Daus, 10, 7 (Kreuz As, 10, 7); Grün Daus, 10, 7 (Pik As, 10, 7); der eine Gegenspieler hat Eichel (Kreuz) 9, 8; Grün (Pik) 9, 8; Rot Daus, König, Ober (Herz As, König, Dame); Schellen Daus, König, Ober (Karo A, König, Dame); der andere Gegenspieler hat Eichel König, Ober (Kreuz König, Dame); Grün König Ober (Pik König, Dame); Rot (Herz) 9, 8, 7; Schellen (Karo) 9, 8, 7; im Skat liegen: Rot (Herz) 10, Schellen (Karo) 10.

Versteckte Erdkunde: Rega, Oran, San, Erlau, Nab, Linz, Athen, Ural, Insel. — Rosenlaui.

Für Heeresgerät: Atemzug — Zeugamt.

Kreuzworträtsel: Waagerecht: 1. Bau, 4. Tafelland, 6. Ilm, 7. Fleet, 9. Arie, 11. Elga, 14. Tarif, 15. Orion, 16. Egel, 18. Nana, 19. Ebene, 22. Ala, 23. Apfelsine, 24. Ree. — Senkrecht: 1. Beil, 2. Aller, 3. Ulme, 4. Tarragona, 5. Diagonale, 7. Feile, 8. Terne, 9. Ate, 10. Ire, 12. Lia, 13. Ana, 17. Kelle, 20. Baer, 21. Nase.

Fünf Platten: 1. Taster, 2. Schutt, 3. Hurone, 4. Montur, 5. Geruch. — Taschentuch.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0008
gefördert durch Baden-Württemberg

L 3040 14/6

Dienstfrei in Marseille

Nachdem die ersten aufregenden Tage der Besetzung der zweitgrößten Stadt Frankreichs, des großen Handelshafens Marseille, beendet waren, trug das Straßenbild wieder seinen unveränderten Charakter. Wieder war Marseille erfüllt vom Brausen des Verkehrs und dem nie versiegenden Menschenstrom, der durch die Straßen floß, war erfüllt vom Geschrei der Straßenhändler und Zeitungsjungen, das vom frühesten Morgen an mit südlicher Lebhaftigkeit anhob. Wir hatten uns ein paar Landsern angeschlossen, die unten am Hafen Wacht für Europa hielten, und zum erstenmal in ihren dienstfreien Stunden einen Bummel durch Marseille machten.

Zwei Wahrzeichen Marseilles: Vor unseren Landsern erhebt sich das bizarre, 51 Meter hohe Stahlgerüst einer Schwebefähre, der berühmten „Pont Transbordeur", die das rechteckige Hafenbecken des „Alten Hafens" in seiner ganzen Breite zwischen den mittelalterlichen Forts St. Jean und St. Nicolas überquert. Im Hintergrund erhebt sich, hoch über der Stadt auf einem Kalkfelsen, die Silhouette . . .

Das Fort beherbergte in früheren Zeiten die Fremdenlegionäre, die hier vor ihrem Abtransport nach Afrika gesammelt wurden. Bevor diese den Boden Europas verließen, verewigten sie ihre Namen im Sandstein, der als hohe Mauer dieses Fort umschließt. Tausende von Namen aller europäischen Nationen finden sich dort heute noch

. . . der „Notre Dame de la Garde", deren Turm eine goldene Muttergottes trägt, die weithin leuchtend dem Seefahrer den Weg nach Marseille weist. Das Innere der Kirche ist angefüllt mit kleinen Schiffsmodellen und Gedenktafeln, auf denen Seeleute der Muttergottes für Rettung aus Seenot danken. Über viele hundert Stufen steigen unsere Landser den 160 Meter hohen Kalkfelsen hinauf zum Wahrzeichen der Seefahrer des Mittelmeeres

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Bruno Waske
Text: Kriegsberichter Dr. Erich Lorenz

An der Einfahrt des Hafens von Marseille, in einem Fort, das Kolonialtruppen beherbergte, zieht ein abgelöster deutscher MG-Trupp vorbei an den herumstehenden französischen Kolonialtruppen. Im Hintergrund (rechts) erhebt sich erhaben die im maurischen Stil erbaute Kathedrale von Marseille

Rechts unten: Vom Kirchplatz der „Notre Dame" aus sieht man tief unten das Häusergewirr Marseilles, die geeignete Kulisse für eine „Familienaufnahme". Beim Blick auf die Stadt sieht man links die Kais des „Neuen Hafens", davor die Türme der Kathedrale und die Stahlgerüste der „Pont Transbordeur"

Bangel & Schmitt
(K. Wolff)
Universitätsbuchhandlung
HEIDELBERG, Ansage 8

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1943/0009
gefördert durch
Baden-Württemberg